

На правах рукописи

Калинин Вячеслав Алексеевич

**Организация культурно-воспитательной работы
в Северном управлении лагерей железнодорожного
строительства в 1947-1953 гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание учёной степени
кандидата исторических наук

Новосибирск

2017

Работа выполнена в секторе истории социально-экономического развития федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук

Научный руководитель:

Член-корреспондент РАН,
доктор исторических наук,
Владимир Александрович Ламин

Официальные оппоненты:

Любовь Васильевна Алексеева – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России Гуманитарного факультета ФГБОУ ВО «Нижевартовский государственный университет»

Виктор Петрович Карпов – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных наук и технологий Института сервиса и отраслевого управления ФГБОУ ВО «Тюменский индустриальный университет».

Ведущая организация:

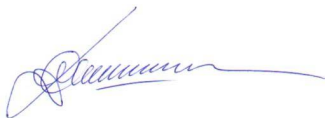
ФГБУН Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук.

Защита состоится 19.02.018 г. в 10:30 на заседании диссертационного совета Д 003.030.01 при федеральном государственном бюджетном учреждении науки Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук (ИИ СО РАН) по адресу г. Новосибирск, ул. Николаева, 8, каб. 300.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института истории СО РАН и на сайте Института истории СО РАН (<http://www.history.ncs.ru/>).

Автореферат разослан «__» _____ 2017 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат исторических наук



Д. Г. Симонов

Общая характеристика работы

Актуальность исследования

Освоение северных территорий России – одна из ярких и драматичных страниц отечественной истории, требующая объективного и всестороннего научного исследования. В 1940-1950-х гг. развитие северных регионов приобрело особое народнохозяйственное и оборонное значение. Разработка разведанных залежей полезных ископаемых, вовлечение в хозяйственный оборот различных видов природных ресурсов, требовали сооружения новых транспортных путей, создания энергетической и социальной инфраструктуры. Кроме того, Арктика в эпоху возникновения реактивной авиации и ядерного оружия неминуемо вовлекалась в общую стратегию размещения вооруженных сил, организацию оборонительной системы СССР и его союзников.

Одним из масштабных строительных проектов на Крайнем Севере страны в 1947-1953 гг. стало сооружение Трансарктической железной дороги Чум-Салехард-Игарка.

Основной рабочей силой по сооружению магистрали оказались заключённые железнодорожных лагерей ГУЛАГа, которых необходимо было мобилизовать на ударный труд в экстремальных климатических условиях.

Эту задачу предписывалось выполнять культурно-воспитательным органам Северного управления лагерей железнодорожного строительства (СУЛЖДС) – регионального (арктического) подразделения Главного управления лагерей железнодорожного строительства.

Обращение к теме организации культурно-воспитательной работы в лагерях, территориально расположенных в арктической зоне СССР, позволяет ещё в одном измерении оценить формы и методы реализации государственной пенитенциарной политики, её связь с проблемой развития отдалённых регионов страны.

Учитывая, что это первое диссертационное исследование по тематике Северного управления (Строительство 501, 503), исправительно-трудовые лагеря которого участвовали в возведении Трансарктической магистрали на территории Коми АССР, Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской области и Красноярского края, оно будет полезно и для восстановления пробелов в хронологии освоения северных территорий страны в недавнем прошлом.

Степень изученности темы

Историография исследуемой проблемы представлена исследовательской литературой по трем крупным тематическим блокам: история развития экономики и транспорта северных территорий страны; история ГУЛАГа и его структурных и региональных подразделений; эволюция культурно-воспитательных процессов в советских пенитенциарных учреждениях.

Значительное место в историографии темы занимает исследовательская литература, посвящённая развитию экономики и транспорта Сибири и Крайнего Севера страны как в дореволюционный, так и в советский период.

К следующей тематической группе работ относятся исторические исследования по эволюции ГУЛАГа и его структурных и региональных подразделений, в которых анализируются условия возникновения, тенденции развития, особенности деятельности лагерей как производственно-территориальных комплексов.

В отдельный историографический раздел стоит выделить труды зарубежных авторов по истории ГУЛАГа и его подразделений, участвовавших в реализации масштабных производственных и транспортных проектов.

В качестве еще одного историографического раздела рассматривалась исследовательская литература по теме деятельности Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), и его арктического подразделения – Северного управления лагерей железнодорожного строительства (СУЛЖДС).

В рамках историографии ГУЛАГа и ГУЛЖДС изучался массив

исследовательской литературы по вопросам эволюции культурно-воспитательных процессов в советской пенитенциарной системе.

Вопрос осуществления крупных транспортных проектов в Арктике, в северных регионах страны за Уральским хребтом, впервые был поднят еще в XIX веке. Идею строительства железной дороги обосновывал красноярский купец М. Сидоров, однако современники замысел сооружения магистрали в Арктике оценивали как нереалистичный, учитывая уровень развития технологий¹.

В первые десятилетия XX в. обсуждался проект Обь–Мурманской железной дороги, положительное значение которой для развития северных регионов страны в своих историко-экономических работах отстаивал А. Борисов². Тему создания транспортной сети в Арктике поднимал в своих работах известный советский экономист С. Славин, он анализировал проект Трансарктической магистрали в докторской диссертации «Проблемы развития магистрального транспорта в связи с промышленным освоением природных ресурсов Советского Союза»³. Выводы С. Славина по вопросу строительства железной дороги были отрицательными.

В 1981 г. издана книга В. А. Ламина «Ключи к двум океанам» о транспортном освоении Сибири⁴. В исследовании проанализированы основные причины и особенности строительства железной дороги от Полярного Урала до Енисея. В 1988 году была издана книга В. А. Ламина и М. Р. Сигалова «Железнодорожное строительство в

¹ Студитский Ф. Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. С.-Петербург, 1883. С. 4.

² Борисов А.А. Великий Северный путь. Великий Устюг, 1929. С. 9-10.

³ Славин С. В. Проблемы развития магистрального транспорта в связи с промышленным освоением природных ресурсов Советского Союза. Автореф. дис... д.э.н. М., 1957.

⁴ Ламин В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981.

практике хозяйственного освоения Сибири»⁵. В работе анализируется положительный и негативный опыт по проведению изысканий и строительству Северо-Сибирской магистрали (Трансарктической железной дороги). В 1999 году вышла в свет книга «Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны», в соавторстве В. А. Ламин, В. Ю. Пленкин, В. Я. Ткаченко⁶. Один из разделов монографии посвящен теме строительства полярных широтных магистралей, истории возведения Трансарктической железной дороги. История становления транспортной системы на востоке страны, значение путей сообщения для развития северных территорий проанализированы в работе «Роль транспортных путей в освоении Сибири»⁷.

Большой объем исторической и публицистической литературы посвящён вопросу становления и функционирования системы ГУЛАГа НКВД–МВД СССР, подразделения которого стали главной ударной силой в реализации ряда крупных проектов в труднодоступных районах страны.

Значительный вклад в изучение системы ГУЛАГа, раскрытие механизмов его функционирования как производственно-хозяйственного комплекса внесли В. Н. Земсков, Г. М. Иванова, О. В. Хлевнюк, Н. В. Петров, М. Ю. Моруков, А.С. Смыкалин, Ю. И. Стецковский и другие исследователи⁸.

⁵ Ламин В. А., Сигалов М. Р. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988.

⁶ Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны / Ламин В. А., Пленкин В. Ю., Ткаченко В. Я. Российская акад. наук. Сибирское отделение, Ин-т истории, Уральское отделение, Институт истории и археологии, Институт стратегического анализа. Екатеринбург, 1999.

⁷ Ламин В. А., Тимошенко А. И. «Роль транспортных путей в освоении Сибири» // Уральский вестник. Екатеринбург №2 (35). 2012. С. 37-47.

⁸ ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. Сост. Кокурин А. И., Петров Н.В. М., 2002; Земсков В. Н. ГУЛАГ: историко-социологический

В частности, Г.М. Иванова в работах по истории ГУЛАГа это подразделение НКВД/МВД впервые рассматривает как уникальный социально-экономический и политико-правовой феномен советского государства с обширными полномочиями и низкой производственной эффективностью. Вопросы использования подневольного труда на строительстве крупных инфраструктурных объектов освещаются в коллективном сборнике статей «ГУЛАГ: экономика принудительного труда»⁹. Авторы книги придерживаются мнения о неэффективности подневольного труда, высоких затратах на производство продукции и сомнительной экономической выгоде при реализации крупнейших проектов эпохи «великих строек коммунизма».

На региональном уровне изданы несколько исторических исследований, анализирующих деятельность лагерей НКВД (МВД) СССР как территориально-производственных комплексов (О. И. Азаров, В.А. Бердинских, Л. И. Гвоздкова, О. П. Еланцева, А. И. Широков)¹⁰.

Значительная часть работ по исследованию советской пенитенциарной системы 1930–1950 гг. была впервые опубликована за рубежом и несла отпечаток идеологического и политического

аспект // Социологические исследования. 1991. №№ 6–7; *Иванова Г. М.* ГУЛАГ в системе тоталитарного государства. М., 1997; *Моруков М. Ю.* Правда ГУЛАГа из круга первого. М., 2006; *Смыкалин А. С.* Колонии и тюрьмы в Советской России. Екатеринбург, 1997; *Стецковский Ю. И.* История советских репрессий. В 2-х томах. М., 1997; *Хлевнюк О. В.* Принудительный труд в экономике СССР, 1929–1941 годы // Свободная мысль. М. 1992. № 13. С.70–83.

⁹ ГУЛАГ: экономика принудительного труда. Под. ред. Хлевнюк О. М., 2008.

¹⁰ *Бердинских В. А.* История одного лагеря (Вятлаг). М., 2001; *Гвоздкова Л. И.* История репрессий и сталинских лагерей в Кузбассе. Кемерово, 1997; *Широков А. И.* История формирования и деятельности Дальстроя в 1931–1941 гг.: дис. ... к.и.н. / Широков А.И. Магадан, 1997.

соперничества двух мировых систем, по большей части она носила разоблачительный характер¹¹.

В 1936 г. в Болгарии была издана книга И. Солоневича «Россия в концлагере», в которой автор поднимает вопрос функционирования пенитенциарной системы в СССР. Итоги реализации крупных строительных проектов автор характеризовал как полное социально-экономическое фиаско властей, в силу отвлечения большого количества трудоспособного населения, значительных затрат и общей неэффективности принудительного труда¹². В 1947 г. публикуется работа Д. Даллина и Б. Николаевского «Принудительный труд в Советской России». В книге освещалось состояние лагерной системы, раскрывалась история происхождения и развития подневольного труда в СССР. В соответствии с данными, опубликованными в 1990–2000 гг., после того как к архивам НКВД/МВД СССР получили доступ профессиональные исследователи, стоит признать основные сведения о численности лагерей, приводимые в данной работе, фантастическими¹³. В 1955 г. в Мюнхене выходит книга Б. Яковлева «Концентрационные лагеря в СССР», в которой автор рассказал о структуре, географии местонахождения, системе управления лагерями, производственной

¹¹ Conquest Robert. The Great terror Stalin's purge of the thirties. London–Melbourne, 1968; Conquest Robert. The Great terror a Reassessment. London, 1990; Dallin David et Nicolaievsky Boris. Le Travail force en URSS. Paris, 1949; Getty A.J. Origins of the Great Purges. Cambridge, 1985; 1932–1939. New Haven and London: Yale University Press, 1999; Jakobson Michael. Origins of the GULAG. The Soviet Prison Camp System 1917–1934. Kentucky, 1993; Morre Jorg. Speziallager des NKWD: Sowjetische Internierungslager in Brandenburg 1945–1950. Berlin, 1997 и др.

¹² Солоневич И. Л. Россия в концлагере. М., 1999.

¹³ Труды Д. Д. Даллина и Б. И. Николаевского в переводе научно-исследовательского отдела ГУИТК МВД СССР // ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1800, 1801. – Машинописные экземпляры.

специализации ИТЛ, численности и условиях содержания заключённых¹⁴.

Зарубежная историография по теме использования военнопленных на строительстве крупных инфраструктурных объектах представлена фундаментальной работой К. Бэренса «Немцы в штрафных лагерях и тюрьмах Советского Союза» (Kurt Bahrens «Deutsche in Straflagern und Gefangnissen der Sowjetunion»)¹⁵. В книге есть раздел об участии военнопленных в строительстве железной дороги Чум–Салехард–Игарка. Стоит отметить, что в ходе исследования темы не удалось получить достоверных сведений об участии в возведении Трансарктической дороги пленных немцев и их союзников, в документах и свидетельствах очевидцев встречается только информация об интернированных лицах.

Изучению вопроса строительства Трансарктической дороги и роли в этом процессе подразделений Северного управления лагерей посвящены несколько обзорных исторических исследований.

В 1990 г. в нескольких номерах газеты «Наука в Сибири» В. А. Ламин опубликовал значительное по объему исследование «Секретный объект 503» о строительстве Трансарктической дороги, где содержится характеристика основных объектов магистрали, делаются выводы о потенциально большом народнохозяйственном значении железной дороги для освоения региона¹⁶. В 1998 г. вышла в свет монография тюменского исследователя А.С. Пиманова «История строительства железной дороги «Чум–Салехард–Игарка». 1947–1955 гг.»¹⁷. В работе коллектива сотрудников Игаркского

¹⁴ Яковлев Б. А. Концентрационные лагеря в СССР. Лондон, 1983.

¹⁵ Bahrens Kurt. Deutehe in Straflagern und Gefangnissen der Sowjetunion. Munchen: Ernst und Werner Giesecking, 1965.

¹⁶ Ламин В. А. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 3.

¹⁷ Пиманов А. С. История строительства железной дороги «Чум–Салехард–Игарка». 1947–1955. Тюмень, 1998.

краеведческого комплекса «Музей вечной мерзлоты «Стройка № 503 (1947–1953 гг.). Документы. Материалы. Исследования», выпуски №№ 1–3 даётся обстоятельный анализ основных направлений и аспектов деятельности Енисейского исправительно-трудового лагеря в составе СУЛЖДС¹⁸. В монографии В.Н. Гриценко и В.А. Калинина «История «Мёртвой дороги» освещается хронология возведения объектов Трансарктической магистрали, жизнь и быт вольнонаемных и заключённых строителей дороги, излагаются обстоятельства ликвидации «Строительства 501, 503»¹⁹. Определённую роль в изучение вопросов привлечения на строительство Трансарктической дороги рабочей силы внес научный сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения РАН Н.А. Михалев. В его работах дается развернутый анализ состава и численности строителей железной дороги, исследуются источники комплектования вольнонаёмных кадров для учреждений, задействованных в возведении магистрали²⁰.

Вклад в изучение темы внесли и региональные исследовательские публикации на тему Трансарктической магистрали. Среди наиболее серьезных историко-краеведческих исследований стоит отметить книги Р. С. Гольдберга и А. С. Херсонского²¹. В книге Р. С. Гольдберга делается вывод об экономической неэффективности проекта,

¹⁸ Стройка № 503 (1947–1953 гг.). Документы. Материалы. Исследования. Красноярск, 2000. Вып. 1. Красноярск, 2007. Вып. 2. Красноярск, 2012. Вып. 3.

¹⁹ Гриценко В. Н., Калинин В. А. История «Мёртвой дороги». Екатеринбург, 2010.

²⁰ Михалев Н. А. Состав и численность строителей дороги Чум-Салехард-Игарка (1947–1953 гг.). // Гуманитарные науки в Сибири, № 3, вып. 2, 2009. С. 55-59.; Строительство ж. д. Чум - Салехард - Игарка (1947–1953): основные этапы и динамика численности строителей-заключенных // Вестник Челябинского государственного университета. № 18. 2008. С. 101–108.

²¹ Гольдберг Р. С. 501-я. Тюмень, 2003; Херсонский А. С. Миров связующая нить. Салехард, 2005.

усугубляющейся по мере его реализации. В сборнике исторических очерков А. С. Херсонского рассказывается об этапах строительства Трансарктической дороги, о ключевых фигурах среди руководителей проекта.

На иностранных языках историческая литература о строительстве дороги Чум-Салехард-Игарка представлена несколькими обзорными работами. В трилогии Норберта Маузола (Norbert Mausolf) «Сталинская дорога. В поисках утраченного на полярном круге» (*Die Stalinbahn-Trilogie. Auf Spurensuche am Polarkreis*) делается вывод об абсурдности проекта, его неэффективности. Железная дорога аллегорически представлена в качестве механизма по перемалыванию человеческих судеб²². В книге британского этнографа Энтони Хейвуда (Anthony Haywood) «Сибирь: история культуры» (*Siberia: A Cultural History*) делается вывод о строительстве Трансарктической железной дороге, как о элементе непродуманной и экономически неэффективной программы освоения северных территорий²³.

В эпоху «перестройки» и особенно в период 1990–2000 гг. появилось немало публикаций, посвящённых проблематике культурно-воспитательной работы в лагерях ГУЛАГа²⁴. В контексте деятельности общего лагерного механизма рассматривает деятельность культурно-воспитательных подразделений О. И. Азаров. В своих научных работах автор делает акцент на партийно-политическом руководстве культурно-воспитательными процессами в железнодорожных лагерях

²² Mausolf N. *Die Stalinbahn-Trilogie. Auf Spurensuche am Polarkreis*, Books on Demand GmbH. – Norderstedt, 2011.

²³ Haywood A. J. *Siberia: A Cultural History*, Oxford University Press - New York, 2010.

²⁴ Театр ГУЛАГа: Воспоминания, очерки / Сост., вступ. ст. Кораллова М. М. М., 1995; Коломейский И. А. Культурно-воспитательная работа в лагерях и колониях ГУЛАГа НКВД–МВД СССР на территории Челябинской области (1930–1950 гг.). Челябинск, 2012; Марголин Ю. Б. Путешествие в страну зека. Тель-Авив, 1997; Эпплбаум Э. ГУЛАГ. Паутина Большого террора. М., 2006.

Коми АССР в 1930-1950 гг. ²⁵

В диссертационных исследованиях В. Г. Мироновой и И. А. Коломейского, посвящённых культурно-воспитательной работе в лагерях Иркутской и Челябинской областей, рассматриваются методы и содержание деятельности КВО и КВЧ ГУЛАГа. В кандидатской диссертации В. Г. Мироновой впервые в российской историографии рассматривается вопрос о культурно-воспитательной работе в лагерях ГУЛАГа на примере Ангарского ИТЛ. В исследовании делаются выводы о неэффективности работы культурно-воспитательных подразделений ²⁶. Исследование внесло значительный вклад в изучение вопроса становления и эволюции культурно-воспитательной работы в лагерях ГУЛАГа. В. Мироновой заложены основные методологические подходы к изучению вопроса: анализ эволюции культурно-воспитательного процесса в лагере с позиции его нормативно-правового обоснования и реальной практики осуществления в конкретном ИТЛ. Диссертация И.А. Коломейского представляет собой развёрнутую картину осуществления культурно-воспитательной работы на протяжении всей истории деятельности Челябинлага (1930–1950 гг.). По мнению автора, «перевоспитание в труде» было теоретическим обоснованием истинной цели создания и функционирования системы ГУЛАГА – освоение новых территорий и наращивание экономического потенциала страны ²⁷. В монографии В. Н. Гриценко и В.А. Калинина в одной из глав рассматривается вопрос культурно-воспитательной работы в лагерях СУЛЖДС. В

²⁵ *Азаров О. И.* Железнодорожные лагеря НКВД (МВД) на территории Коми АССР (1938–1959 гг.): дис. ... канд. истор. наук: Сыктывкар, 2005.

²⁶ *Миронова В. Г.* Культурно-воспитательная работа в лагерях ГУЛАГа НКВД–МВД СССР в 1930–1950-е годы (на материалах Иркутской области): дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 1994. С. 48.

²⁷ *Коломейский И. А.* Культурно-воспитательная работа в лагерях и колониях ГУЛАГа НКВД–МВД СССР на территории Челябинской обл.: дис. канд. ист. наук. Челябинск, 2009. С. 198.

исследовании, в частности, оценивается роль культурно-воспитательных подразделений в мобилизации лагерников на выполнение производственной программы²⁸.

Отсутствие отдельного исторического исследования по проблеме организации культурно-воспитательной работы среди заключённых Северного управления лагерей железнодорожного строительства позволяет в рамках представленной диссертации обратиться к этой теме.

Цель исследования заключается в изучении процесса организации и деятельности культурно-воспитательных органов и учреждений Северного управления ИТЛ Главного управления лагерей железнодорожного строительства как элементов системы по повышению эффективности производственного процесса, а также как компенсаторного механизма в ситуации функционирования исправительно-трудового лагеря в экстремальных природно-климатических условиях.

Для достижения цели исследования необходимо решить следующие задачи:

- изучить механизм управления центральным аппаратом НКВД/МВД СССР культурно-воспитательными процессами в региональных пенитенциарных учреждениях;
- выявить формы и методы деятельности культурно-воспитательных подразделений, их основные и вспомогательные задачи в рамках культурно-воспитательной работы;
- исследовать особенности использования труда осуждённых, их мобилизации на выполнение планов строительства Трансарктической магистрали в контексте проведения культурно-воспитательной работы в лагерях СУЛЖДС;

²⁸ Гриценко В. Н., Калинин В. А. История «Мёртвой дороги». Екатеринбург, 2010.

- проанализировать основные направления культурно-массовой работы в лагерях Северного управления лагерей железнодорожного строительства;

- выяснить реальную роль и значение культурно-воспитательных подразделений СУЛЖДС в жизни заключённых лагерей Строительств 501, 503.

Объектом исследования является Северное управление лагерей железнодорожного строительства, выполнявшее как производственно-хозяйственные функции по строительству Трансарктической железной дороги, так и задачи пенитенциарного учреждения по изоляции и исправлению преступников.

Предмет исследования составляет деятельность культурно-воспитательных подразделений Северного управления лагерей железнодорожного строительства по организации процессов идеологического и воспитательного воздействия на заключённых с целью их мобилизации на выполнение производственных планов строительства железной дороги Чум–Салехард–Игарка.

Хронологические рамки исследования - 1947–1953 гг., период, когда силами Северного управления ГУЛЖДС осуществлялось строительство основных объектов Трансарктической магистрали, а в лагерях велась активная культурно-воспитательная работа.

Территориальные рамки исследования охватывают регионы деятельности Северного управления лагерей железнодорожного строительства при сооружении трассы Чум–Салехард–Игарка - восточные районы Коми АССР, Ямало-Ненецкий национальный округ Тюменской области и север Красноярского края.

Методологическая основа исследования

Методология исследования основывается на научных подходах и принципах, теоретико-методологических положениях, комплексе общенаучных и специально-исторических методов.

Методологическими основаниями исследования стали принципы историзма, объективности, типизации и комплексности.

Историзм предполагает рассмотрение системы культурно-

воспитательной работы в лагерях ГУЛАГа с учётом временных обстоятельств, в конкретной ситуации существования и эволюции пенитенциарного учреждения, а также с учетом задач по развитию территории, на которой действовали региональные подразделения уголовно-исполнительной системы. Автор стремился избегать политизированных суждений и выводов, выявляя конкретно-исторические условия, в которых осуществлялась организация культурно-воспитательной работы в лагерях ГУЛАГа.

Объективность в изучении явлений, процессов, связей и отношений подразумевает всестороннюю и беспристрастную оценку деятельности пенитенциарной советской системы, позволяет избежать одностороннего, предвзятого, тенденциозного толкования фактов.

Принцип типизации исторических явлений позволяет провести системный анализ культурно-воспитательной деятельности в исправительно-трудовых учреждениях, обобщить её типичные формы и методы, дает возможность нейтрализовать манипулирование отдельными фактами.

Принцип комплексности предполагает детальное изучение исторического явления на основе разнообразных источников с целью его всесторонней характеристики.

В рамках исследования автором использовались методологические принципы теорий колонизации и модернизации.

Теория колонизации, в понимании великого русского историка В.О. Ключевского, обосновывала принципы освоения внутренних территорий страны уже после их включение в общепризнанные границы. Внутренняя колонизация, по мнению Ключевского, изначально являлась ключевым фактором в истории страны: «история России есть история страны, которая колонизируется»²⁹. Теория колонизации позволяет исследовать историческую реальность, как поступательный и противоречивый процесс продвижения к новому качеству территории. Процесс достижения нового качества

²⁹ Ключевский В. О. Сочинения в 9 томах. Т. 1. М., 1987. С. 50.

характеризуется эффектами созидания и разрушения, но в итоге предполагает достижения синтеза технологий, культуры, общностей и идей.

Родоначальниками теории внутренней колонизации были великие русские историки В.О. Ключевский, С. М. Соловьев, российский ученый немецкого происхождения Август фон Гакстаузен, которые представляли внутреннюю колонизацию как естественный процесс освоения территории огромной страны, приращение её богатств, а также как инфильтрацию населения из центра на периферию³⁰.

Современные исследователи теории внутренней колонизации России А. Эткин, Б. Гройс, А. Головнёв, Д. Куянджич, Й. Кюст, А. Гоулднер, различаясь в оценке задач, содержания и результатов этого процесса, признают инициативу и гегемонию государства в его реализации³¹.

Учитывая, что основным мотивом осуществления проекта Трансарктической железной дороги стало стремление освоить арктические территории, включив их в народнохозяйственный баланс и военно-стратегические планы страны, теория колонизации позволяет исследовать историческую реальность, реконструируя причины и содержание решений, которые привели в действие громоздкий механизм ГУЛЖДС и его полярного филиала – Северного управления лагерей. Труд тысяч заключённых, создававших надежную транспортную связь европейской части страны и приполярных регионов, в виде круглогодичной железной дороги, как дублера

³⁰ Соловьев С. М. История России с древнейших времен. Т. III-IV. М., 1993 С. 648. Haxthausen A.F. von. Studien über die innern Zustände, das Volksleben und insbesondere die ländlichen Einrichtungen Rußlands. Zweiter Theil. - Hannover: Hahn'sche Hofbuchhandlung. 1847. P. 332.

³¹ Головнёв А. В. Феномен колонизации. - Екатеринбург, 2015; Гройс Б. Е. 1993. Утопия и обмен. М., 2002; Эткин А. М. Бремя бритого человека, или Внутренняя колонизация России. Ab Imperio. 2002. № 1. С. 265–298; Kujundzic D. «After»: Russian Post-Colonial Identity. Modern Language Notes. No. 5. 2000. P. 892-908. и др.

рискованного Северного морского пути, был призван обеспечить комплексное освоение советской Арктики.

Изучение вопросов освоения территорий Крайнего Севера, создания современной транспортной инфраструктуры в арктической зоне СССР в рамках теории модернизации позволяет рассмотреть этот процесс в контексте коренных преобразований советского общества, в рамках дискурса поздней сталинской эпохи интерпретируемых как «создание материальной базы коммунизма».

Современная теория модернизации обоснована в трудах Т. Парсонса, У. Ростоу, Э. Гидденса, Г. Алманда, М. Леви, С. Хантингтона, З. Баумана, Ю. Хабермаса, Ш. Эйзенштадта, значительный вклад в изучении процессов российской модернизации внесли В.А. Красильщиков, А.Г. Вишнеvский, В.В. Алексеев, И. В. Побережников, В. М. Арсентьев, В. В. Шелохаев³².

Модернизация России в 1930-1950 гг. носила догоняющий и ускоренный характер, осуществлялась по инициативе центральных властей и велась административными, порой насильственными методами.

Одним из элементов отечественной модернизации оказалось и комплексное освоение арктической зоны. Считалось, что вложенные в обустройство северных территорий средства дадут быструю отдачу в виде разнообразных природных богатств – леса, металлов, нефти и газа. Такой эффект действительно был получен при создании Норильского промышленного района.

В исследовании использован комплекс различных методов,

³² *Парсонс Т. О структуре социального действия. М., 2000; Гидденс Э. Последствия модерниити // Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология. М., 1999. С. 101-122; Эйзенштадт, Ш. Срывы модернизации // «Неприкосновенный запас». 2010. № 6(74). С. 24–56; Алексеев В. В., Побережников И. В. Школа модернизации: эволюция теоретических основ // Уральский исторический вестник. Екатеринбург, 2000. № 5–6. С. 8–49; Красильщиков В. А. Модернизация и Россия на пороге XXI века // Вопросы философии. 1993. № 7. С. 40-56, и др.*

позволивших рассмотреть механизм деятельности культурно-воспитательных отделов и культурно-воспитательных частей СУЛЖДС в процессе сооружения Трансарктической магистрали в их эволюции.

Один из основных научных методов, который использовался автором, – системно-структурный. Применение системно-структурного метода в рамках исследования деятельности администрации ГУЛАГа, ГУЛЖДС и Северного управления лагерей железнодорожного строительства по управлению культурно-воспитательным процессом позволило определить его функциональную специфику и субстратную основу, рассмотреть деятельность лагерного механизма как своего рода систему, выделив в качестве одного из ее элементов культурно-воспитательную деятельность.

Применение специально-исторических методов позволило соискателю оценить предпосылки и генезис культурно-воспитательной деятельности в рамках пенитенциарной системы сталинского периода в истории страны, а также выявить особенности работы специализированных подразделений Северного управления лагерей в культурно-воспитательной сфере.

Для анализа работы культурно-воспитательных подразделений Северного управления ИТЛ в контексте деятельности лагерного административно-производственного механизма, для реконструкции исторической реальности использовались такие специальные методы исторического исследования, как историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический, историко-системный. Историко-генетический метод позволяет выявить изменения, происходившие в сфере культурно-воспитательной деятельности советской пенитенциарной системы в 1920-1950 гг. Применение историко-сравнительного метода в исследовании помогло установить некоторые аналогии между теми подходами в трудовом использовании арестантов и их нравственном исправлении, которые задействовались еще в дореволюционную эпоху в рамках отечественной исправительно-

уголовной системы, и культурно-воспитательной работой в сталинских лагерях, с учетом их различий и определенной преемственности. При помощи историко-системного метода появляется возможность выявить существующую, но скрытую реальность, созданную усилиями конкретных людей, имевших отношение к вопросам культуры и творчества в лагере, но не вписывавшихся в официальные каноны работы штатных культурно-воспитательных работников.

Источниковую базу исследования составил широкий круг материалов различного уровня достоверности, полноты и происхождения.

Классификация источников проведена по признаку происхождения с учетом иерархии хранилищ информации, содержанию сведений и значимости для исследуемой темы. В соответствии с избранной классификацией выделено шесть групп документов.

К первой группе источников относятся законодательные акты и нормативные документы высших органов государственной и партийной власти по вопросам деятельности исправительно-трудовой системы.

Вторая группа источников – делопроизводственная документация ОГПУ–НКВД–МВД и их крупнейших «главков» - ГУЛАГа, ГУЛЖДС, регламентирующая общие вопросы функционирования пенитенциарной системы и региональных лагерных подразделений, а также различные аспекты деятельности исправительных учреждений, в том числе и культурно-воспитательной работы. В делопроизводственной документации выделяются несколько групп материалов, различающихся по способу создания и содержанию. Это материалы *регламентирующего* характера (инструкции, положения), *распорядительная* документация (приказы, постановления, циркулярные письма), ведомственная и межведомственная *переписка*. Инструкции, положения, приказы, письма и отчеты являются исходными документами для анализа ситуации как в советской исправительной системе в целом, так и в деятельности Северного управления лагерей. Основная часть документов сосредоточена в ГАРФ, РГАЭ, РГАСПИ. Характерными особенностями официальной

документации по лагерной тематике являются искажения отчетности со стороны регионального руководства лагерей: приписки объемов выполненных работ и количества проведенных мероприятий, замалчивание невыгодной информации.

Третья группа источников - документы партийных и советских органов, сосредоточенные в региональных архивах (протоколы областных и окружных партийных конференций, заседаний бюро и партсобраний), они характеризуют формы и методы партийного и советского руководства исправительно-трудовыми учреждениями³³. Хотя эти документы не содержат полных сведений об особенностях культурно-воспитательной работы в лагерях СУЛЖДС, но все же представляются важным источником.

Четвертая группа источников – справочно-статистические материалы, содержащиеся в справочных сборниках.

Особую подгруппу составляют лагерные печатные издания, пресса Северного управления лагерей железнодорожного строительства. Лагерные печатные издания, как исторический источник, имеют ограниченную ценность, ввиду существенных цензурных ограничений и самоцензуры сотрудников редакций. Вместе с тем их изучение позволяет частично реконструировать лагерную обстановку.

Пятая группа источников – периодическая печать, в которой приводится информация о причинах реализации проекта, этапах возведения дороги, цитируются очевидцы событий. Это наиболее разнообразный, разрозненный и внутренне противоречивый источник информации.

Шестая группа документов – источники личного происхождения:

³³ В Государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа (ГА ЯНАО) и Государственном архиве общественно-политических организаций Тюменской области (ГА ОПОТО (области) находятся протоколы партийных конференций Северного управления лагерей железнодорожного строительства (СУЛЖДС), пленумов, заседаний бюро партийных комитетов, партактивов Обского ИТЛ, справки, отчёты первичных партийных организаций.

воспоминания, мемуары, письма, интервью заключённых, вольнонаёмных работников, задействованных на строительстве Трансарктической железной дороги, охранников конвойных войск, представителей лагерной администрации. Среди наиболее ценных источников стоит отметить мемуары И. Д. Марманова (бывшего заключённого Обского ИТЛ), А. А. Сновского (Енисейский ИТЛ), В. Ф. Пентюхова (бойца ВОХР СУЛЖДС), которые касаются различных аспектов жизнедеятельности лагеря, в том числе культурно-воспитательной работы.

Часть источников опубликована в сборниках документов, среди которых наиболее ценный материал содержится в серии, вышедшей в издательствах РОССПЭН и «Материк» в 2002–2005 гг.³⁴

Таким образом, широкая источниковая база даёт возможность всесторонне изучить предмет исследования, а многообразие и разнородность использованных документов обязывает к их критической оценке и объективному научному анализу.

Научная новизна исследования

Представленная работа является первым комплексным исследованием по истории организации культурно-воспитательной работы в Северном управлении лагерей железнодорожного строительства ГУЛЖДС, задействованного в реализации проекта по созданию гигантской Трансарктической железной дороги.

Автором исследованы особенности деятельности и взаимодействия политотделов ГУЛАГа, ГУЛЖДС, СУЛЖДС и культурно-воспитательных отделов ИТЛ, культурно-воспитательных частей лагпунктов, входивших в систему Северного управления, роль партийной организации строительства и её влияние на процесс организации культурно-воспитательной работы в лагерях. В работе рассмотрен как позитивный, так и негативный опыт работы культурно-

³⁴ История сталинского ГУЛАГа: Конец 20-х – первая половина 1950-х гг.: сборник документов. М., 2004. Т. 1–7.

воспитательных учреждений, отвечавших за пропагандистскую и просветительскую деятельность среди заключённых.

Комплексный научный подход к изучению проблемы позволяет объективно показать масштабы и специфику деятельности Северного управления лагерей железнодорожного строительства в области культурно-воспитательной работы, оценить роль КВО и КВЧ в лагерной жизни.

Положения, выносимые на защиту

1. В рамках становления и эволюции советской пенитенциарной системы можно выделены хронологические периоды, в рамках которых роль и функции, формы и методы работы, задачи и содержание деятельности культурно-воспитательных подразделений исправительных учреждений существенно различались. На этапе становления советской исправительной системы (1920-е гг.) предпринималась попытка перевоспитания оступившейся человеческой личности путем обучения, повышения культурного уровня преступников и привлечения их к физическому труду, с учётом классового происхождения. В 1930 -1940 гг. основной целью деятельности ГУЛАГа являлось рациональное использование трудового потенциала заключенных, с дифференциацией культурно-воспитательных задач по отношению к личности преступника в зависимости от тяжести совершённого преступления. Период 1945–1953 гг. характеризуется усложнением внутрелагерных процессов, внедрением новых методов культурно-воспитательной работы, возвращением наиболее значимых льгот для заключённых.

2. Руководящий кадровый состав культурно-воспитательных подразделений Северного управления формировался целенаправленно, путем назначения на ключевые должности зарекомендовавших себя управленцев из разных регионов страны. Нехватка квалифицированных сотрудников в северных регионах вынуждала администрацию Северного управления лагерей железнодорожного строительства рекрутировать кадры на должности младшего

культурно-воспитательного персонала из числа случайных людей и даже заключённых, что снижало общую эффективность работы культурно-воспитательных подразделений.

3. Основным содержанием деятельности культурно-воспитательных подразделений стало всемерное обеспечение основной задачи, поставленной перед Северным управлением лагерей – сооружение в запланированные сроки Трансарктической железной дороги, как предварительного условия дальнейшего комплексного развития арктических территорий. Обеспечение проекта строительства магистрали осуществлялось в рамках производственно-массовой работы, несмотря на то, что официально основным направлением культурно-воспитательного процесса считалась агитационно – массовая деятельность.

4. Важнейшими задачами культурно-воспитательных подразделений Северного управления ИТЛ, наряду с первоочередным решением производственных вопросов, стали меры по обеспечению лагерного режима и созданию сносных условий быта, питания и медицинского обслуживания заключённых, с учетом экстремальных природно-климатических характеристик территории деятельности. Вспомогательной задачей в рамках культурно-воспитательной работы СУЛЖДС стала реализация компенсаторной функции. В экстремальных условиях жизни и работы на Крайнем Севере заключенные через систему культурно-воспитательных частей дозировано получали культурные услуги (театральные постановки, киносеансы, концерты художественной самодеятельности), что способствовало их адаптации к лагерной жизни, давало хотя бы кратковременную эмоциональную разрядку.

5. Расширение функций и направлений деятельности культурно-воспитательных подразделений в 1947–1953 гг., акцент в работе на обеспечение производственного процесса (распределение льгот за производственные достижения, участие в процедуре досрочного освобождения заключённых) способствовало повышению статуса культурно-воспитательных отделов и частей в

административной структуре Северного управления лагерей железнодорожного строительства.

Практическая и теоретическая значимость исследования состоит в обобщении большого количества источников по истории создания Трансарктической магистрали. Результаты диссертации могут быть использованы в практике написания обобщающих исторических работ по созданию, становлению и деятельности политотделов и культурно-воспитательных органов Северного управления лагерей железнодорожного строительства.

Апробация работы. Основные положения диссертации изложены автором в рамках международных и российских конференций, отражены в трех статьях, опубликованных в изданиях, аккредитованных ВАК, в ряде публикаций в научных журналах.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, приложений.

Основное содержание работы

Во **введении** обосновываются актуальность и научная значимость работы, определяется степень изученности, исследуются источники по теме, обосновываются хронологические и территориальные рамки исследования, методологические принципы исследования, теоретическое и практическое значение диссертации.

Первая глава «Эволюция воспитательного процесса в отечественной пенитенциарной системе, условия его организации в лагерях ГУЛАГа» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе: «Преемственность и эволюция воспитательного процесса в российской пенитенциарной системе» рассматривается генезис российской пенитенциарной системы, ее связь с потребностями государства в использовании труда заключённых и решением задач по перевоспитанию преступников.

Показано, что традиция массового привлечения к подневольному труду преступников существовала с XVII в. В дальнейшем власти

продолжали расширять масштабы использования осужденных преступников в качестве рабочей силы, повышая мотивацию заключённых в результатах труда. Для стимулирования труда каторжников на строительстве Транссиба правительство ввело для них существенные льготы. Наряду с трудовым использованием заключённых другим методом их исправления власть считала духовно-нравственное воспитание. Основная роль в духовно-нравственном воспитании осуждённых отводилась церкви.

История создания советской исправительной системы началась в декабре 1917 г. с момента организации в составе наркомата юстиции РСФСР Отдела тюремного управления. Классовый подход в вопросах уголовного преследования, установка на скорейшее устранение основных причин преступности (такowymi считались частная собственность и профессиональный аппарат принуждения государства), стали краеугольным камнем в фундаменте новых правоотношений в советском государстве.

Исправительно-трудовой кодекс РСФСР, принятый в 1924 г., в качестве основной задачи для мест заключения провозгласил целенаправленную деятельность по приспособлению преступника к честной трудовой жизни и определил генеральную линию в развитии пенитенциарной системы в виде перехода от тюрем к воспитательным учреждениям.

В Кодексе 1933 г. закреплялись новые цели исправительно-трудовой политики: а) создание для осуждённых таких условий, которые бы препятствовали им совершать действия, наносящие ущерб социалистическому строительству; б) перевоспитание и приспособление осуждённых к условиям трудового общежития, организация труда на началах постепенного перехода от принудительного к добровольному.

Одним из главных направлений работы администрации исправительно-трудовых учреждений, наряду с организацией производственного процесса, становится перевоспитание заключённых по жестким стандартам исторического периода, в рамках так

называемой «перековки».

Качество и интенсивность работы КВО/КВЧ с заключёнными, в том числе по реализации различных мер поощрительного характера и облегчения режима содержания в лагерях, существенно различались в зависимости от исторического периода и конкретного ИТЛ.

Тяжёлый физический труд в рамках интенсивного производственного процесса на всем протяжении развития советской исправительной системы в 1930-1950-х гг. оставался главным системообразующим фактором организации деятельности исправительно-трудовых лагерей.

Во втором параграфе «Проект Трансарктической дороги и условия для организации культурно-воспитательной работы в подразделениях Северного управления лагерей» анализируются причины начала строительства Трансарктической железной дороги, выявляются условия для организации работы культурно-воспитательных органов в Северном управлении лагерей.

В феврале 1947 г. Советом министров СССР принято решение продлить Печорскую (Северо-Печорскую) железную дорогу дальше на северо-восток, от станции Чум в Коми АССР (80 километров на восток от Воркуты) до посёлка Мыс Каменный на полуострове Ямал в Ямало-Ненецком национальном округе.

Организация культурно-воспитательной работы в созданном Северном управлении лагерей железнодорожного строительства возлагалась на политотдел, культурно-воспитательный отдел (КВО), культурно-воспитательные отделы исправительно-трудовых лагерей ИТЛ и культурно-воспитательные части отдельных лагерных пунктов (КВЧ ОЛП).

Тяжёлые природно-климатические условия регионов, на территории которых началось возведение железной дороги и особая стратегическая значимость строительства, позволили обосновать применение для стимулирования труда заключённых СУЛЖДС зачёты рабочих дней за перевыполнение производственного плана (досрочное освобождение).

Наряду с информационно-идеологическим и организационным

обеспечением производственного процесса, одним из приоритетных направлений деятельности культурно-воспитательных подразделений СУЛЖДС в 1947-1948 гг. стала работа по обучению заключённых техническим специальностям.

Вторая глава «Особенности работы культурно-воспитательных подразделений Северного управления при сооружении Трансарктической магистрали» состоит из трёх параграфов.

В первом параграфе «Кадровая политика, основные задачи и формы работы культурно-воспитательных подразделений Северного управления лагерей» исследуется структура управления культурно-воспитательными подразделениями, методы их деятельности в системе Северного управления.

На вершине управленческой пирамиды находился политотдел ГУЛАГа, который курировал работу политотделов ГУЛЖДС и СУЛЖДС. Политотдел ГУЛАГа разрабатывал нормативные и методические документы в области культурно-воспитательной работы, определял контуры деятельности, цель, общие задачи и формы работы КВО и КВЧ региональных лагерных объединений.

Одной из самых больших проблем в работе культурно-воспитательных подразделений СУЛЖДС оставалась низкая квалификация и нехватка кадров в низовом звене – в КВЧ лагпунктов. На ключевые должности в аппарате управления Северного управления и входивших в него ИТЛ персонал подбирался без особых проблем, «периферия» испытывала острый дефицит квалифицированных работников. Вплоть до 1949 г. штат культурорганизаторов набирался исключительно из числа заключённых.

На КВО-КВЧ возлагался большой спектр задач. Главными из них считались: выполнение плановых показателей строительства, обеспечение качества возведения объектов, снижение количества отказов от работы, обучение квалифицированным специальностям, поддержание на высоком уровне морально-психологического состояния заключённых.

Агитационно-массовая работа среди заключённых проводилась в

форме докладов и лекций, бесед и политинформаций, а также громких читок газет, выпускались многочисленные лагерные газеты.

Производственно-массовая работа была направлена на выполнение и перевыполнение плановых заданий, на соблюдение технических регламентов при возведении объектов магистрали. Основной официально провозглашённой формой этой работы считалось развёртывание трудового соревнования среди заключённых.

Культурно-просветительская работа заключалась в организации библиотек, в работе кинопередвижек, радиофикации лагпунктов, деятельности кружков художественной самодеятельности.

Во втором параграфе «Идеологическое обеспечение строительства: агитационно-массовая работа, лагерные газеты» рассматриваются методы и содержание агитационно-пропагандистской деятельности органов КВО-КВЧ. Основным методом идеологической работы официально признавалось массированное пропагандистское воздействие на сознание заключённых с целью выработки представлений о целях и задачах строительства, большой социально-экономической значимости проекта.

Наиболее яркой страницей в политмассовой работе КВО и КВЧ Северного управления стала деятельность лагерных изданий. В отчётах приводятся ссылки на такие издания, как «Производственный бюллетень», «Лесопильщик», «Строитель», «Молния» и т.д.

Главным печатным изданием СУЛЖДС был «Производственный бюллетень», который выпускался четыре раза в месяц на двух газетных полосах. За первый квартал 1948 г. вышло в свет 12 номеров газеты. Тираж издания составлял 3000 экземпляров.

Одним из обязательных направлений работы КВО-КВЧ в лагпунктах Строительств 501, 503 было создание и размещение наглядной агитации. Образцы наглядной агитации - плакаты, лозунги, транспаранты размещались в помещениях лагпунктов, на стенах столовых, библиотек, культурно-досуговых уголков, а также на информационных щитах.

В третьем параграфе «Деятельность культурно-воспитательных подразделений по решению производственных задач строительства» анализируются как официальные, так и реальные причины относительно успешного развёртывания производственно-массовой работы КВО-КВЧ в лагпунктах на строительстве дороги Чум-Салехард-Игарка.

Основными формами производственно-массовой работы официально считались развёртывание трудового соревнования, обмен положительным опытом, развитие рационализаторской и изобретательской деятельности, обучение дефицитным специальностям.

Реальным ядром, вокруг которого сконцентрировалась вся производственно-массовая работа в СУЛЖДС, стала так называемая «зачётная система», то есть практика существенного уменьшения лагерного срока, за перевыполнение плана на производстве.

На строительстве имело место немало злоупотреблений в рамках производственного процесса. При выполнении повышенных норм выработки заключённым далеко не всегда гарантировалось своевременное и полное подтверждение полученных ими зачётов.

В третьей главе «Роль культурно-воспитательных отделов и частей в обеспечении режима содержания и налаживании быта заключённых, культурно-просветительская работа в лагерях» рассматриваются вопросы вклада КВО-КВЧ в обеспечение лагерного режима, создание бытовых условий, основные формы культурно-массовой работы подразделений Северного управления.

В первом параграфе «Деятельность культурно-воспитательных частей по обеспечению режима и созданию бытовых условий в лагпунктах Северного управления» проанализирована работа культурно-воспитательных подразделений по поддержанию режима в ИТЛ Северного управления и созданию бытовых условий в лагпунктах.

Требования лагерного режима повсеместно нарушались ради выполнения плана. Как особый случай в вопросе соблюдения требований режима рассматривалось так называемое

«расконвоирование» заключённых. Расконвоированные могли покидать зону для участия в каких-либо работах без положенной в таких случаях охраны. В Северном управлении на 1 января 1949 года было расконвоировано 5027 заключённых (при общем количестве заключённых – 48 195).

Материально-техническое снабжение лагерей и создание бытовых условий в лагпунктах, соответствующих установленным МВД СССР нормам по содержанию северных ИТЛ, являлось одной из главных проблем для руководства СУЛЖДС.

В 1950-51 гг. произошло видимое улучшение в деле обеспечения материально-технической культурно-воспитательной работы.

Одной из особенностей работы культурно-воспитательных частей непосредственно в лагпунктах ИТЛ СУЛЖДС стало налаживание быта заключённых. На старте проекта бытовые условия в лагпунктах были крайне тяжелыми. В отчетах 1948 г. говорится о том, что «не изжита шивовость, не хватает постельных принадлежностей, часть заключённых спит не раздеваясь, при этом жилая площадь на одного заключённого составляет 1,56 кв. метра».

Смертность в лагерях СУЛЖДС в сравнении с другими лагерями, находящимися в таких же климатических зонах, была относительно низкой. Согласно докладной записке «О состоянии и обустройстве лагерей 501 строительства МВД СССР» от 9 марта 1949 г. показатель смертности в 1948 г. составлял 0,09 % от списочного состава заключённых. Смертность заключённых в Енисейском ИТЛ СУЛЖДС («Строительство 503») в 1949 г. составила 0,22% к списочному составу.

Уровень смертности в СУЛЖДС был гораздо ниже показателей убыли заключённых, которые фиксировались в сходных по климатическим условиям и территориальному расположению лагерях Коми АССР всего несколько лет назад, в годы Великой Отечественной войны.

Во втором параграфе «Кино, радио, библиотеки и спорт в лагерях на строительстве Трансарктической железной дороги» анализируются условия обеспечения заключённых такими «благами цивилизации»,

как кино и радио, библиотеки и спорт.

Наряду с агитационно-массовой работой, в лагерях СУЛЖДС активно осуществлялась и культурно-просветительская деятельность.

В лагерях регулярно показывали кинофильмы, что нашло отражение в ежегодной отчетности. Положительно решался и вопрос с обеспечением лагерных библиотек. Только за 4 месяца 1951 г. на Строительстве 503 создали 42 библиотеки с общим количеством книг более 20 000 экземпляров.

Спортивные мероприятия в лагерях СУЛЖДС за время строительства железной дороги проводились с момента организации первых лагпунктов. Проходили занятия и соревнования по футболу, волейболу, шашкам, но спортивная работа не получила широкого распространения на строительстве Трансарктической дороги.

В третьем параграфе «Лагерная художественная самодеятельность и “Театр Северного управления строительства” представлена реконструкция организации лагерной художественной самодеятельности и лагерного театра.

По состоянию на второе полугодие 1948 г. в Северном управлении лагерей железнодорожного строительства насчитывалось 70 клубов и культурголков. В лагерях действовало 96 кружков художественной самодеятельности, силами которых за отчётный год КВЧ организовали 624 спектакля, концерта и вечера.

Одна из особенностей Северного управления – существование профессионального театра, образованного в 1947 г. В 1948 - 1950 гг. театр с большим успехом работал в Салехарде, Игарке, в лагпунктах на всём протяжении строящейся железной дороги. Весной 1950 г. театр закрыли, а актеров разбросали по разным лагерным отделениям стройки.

Культурно-просветительская работа в условиях лагерей СУЛЖДС играла двойную роль. Для КВО-КВЧ она считалась одним из обязательных направлений деятельности, косвенным методом мобилизации контингента на выполнение производственных заданий. Для заключенных это была своеобразная отдушина, возможность

организации отдыха и досуга.

В заключении делаются основные выводы исследования

Лагеря ГУЛАГа, региональные лагерные объединения, такие как Северное управление лагерей железнодорожного строительства, были сложным многофункциональным пенитенциарно-производственным механизмом.

Культурно-воспитательная работа в рамках советской исправительной системы считалась одним из важных направлений в деятельности администрации лагерей, как до создания ГУЛАГа, так и в период его существования. Изменения форм и методов культурно-воспитательной работы в общей хронике ГУЛАГа были долгим и противоречивым процессом.

На начальном этапе становления советской пенитенциарной системы возобладала установка на возможность методами убеждения приобщить преступников к новому образу жизни и социалистической идеологии. Кульминации этот процесс достиг в период «перековки» заключённых в исправительно-трудовых лагерях, задействованных на крупнейших народнохозяйственных стройках начала – середины 1930-х гг.

На следующем этапе эволюции, вплоть до середины 1940-х гг., в рамках советской пенитенциарной системы, сохранив лишь лозунги и предписания периода её становления, формируется лагерно-производственный механизм, ориентированный на максимальную эксплуатацию труда заключённых.

После окончания второй мировой войны произошёл возврат к более гибким методам работы культурно-воспитательных подразделений, в практику работы лагерей вернулся ряд наиболее существенных льгот и преференций для заключённых, в том числе и досрочное освобождение.

Тяжёлый физический труд на всех этапах эволюции советской исправительной системы в 1930–1950-х гг. считался главным атрибутом культурно-воспитательного процесса в рамках деятельности лагерей.

При реализации проекта по строительству Трансарктической

железнодорожной дороги было сформировано и в сжатые сроки развернуло полномасштабную деятельность Северное управление лагерей железнодорожного строительства. Вдоль магистрали обустроивались станции и поселки, возводились электростанции, склады, жилые дома, школы и медучреждения, прокладывались телефонные линии. Ставилась задача комплексного освоения арктических регионов страны, вовлечения их в народно-хозяйственный оборот.

Главная задача КВО–КВЧ в этот период – идеологическое и организационное обеспечение производственного процесса по строительству дороги и освоению прилегающих к трассе территорий. Для этого считалось необходимым сохранить физический потенциал и приемлемое эмоционально-психологическое состояние лагерного контингента.

Несмотря на декларации о первостепенности агитационно-массовой работы, реальная деятельность КВО–КВЧ концентрировалась, в первую очередь, на решении производственных задач. Заключённые рассматривались, в первую очередь, как производственные единицы, и уже затем, как живые люди с их повседневными интересами. Заключённые воспринимали только систему зачётов рабочих дней, позволявших сократить срок пребывания в лагере.

Наряду с зачётной системой точкой пересечения интересов администрации ИТЛ и заключённых лагерей стали различные направления культурно-массовой работы. Библиотеки, киносеансы, художественная самодеятельность, радиовещание, спорт выполняли компенсаторную функцию, в экстремальных условиях Крайнего Севера, способствовали адаптации в лагере. Деятельность театра СУЛЖДС оказалась наиболее ярким и значимым феноменом в контексте всей культурно-просветительской работы в лагерях Трансарктической дороги. Постановки лагерного театра помогали заключённым почувствовать себя полноценными людьми, получать эстетическое наслаждение, сопереживать и проявлять свои эмоции.

Труд заключённых в условиях лагеря превратился в один из основных элементов режима содержания. Ударный труд открывал

доступ к получению таких льгот и преференций, как досрочное освобождение, более высокая зарплата. В тоже время тяжёлый физический труд в реальности оставался мощным средством воздействия на сознание заключённых. В такой превращённой форме тяжёлый физический труд служил действительной воспитательной мерой по отношению к заключённым.

Несмотря на попытки закрепить освобождающихся заключенных на Крайнем Севере, предоставив им максимально возможные льготы, сам характер подневольного труда, его гипертрофированная мобилизационная составляющая, прямая связь процессов создания инфраструктуры с деятельностью лагерного механизма, вели к постоянному оттоку трудовых ресурсов. Модернизация инфраструктуры и социальной сферы на Крайнем Севере, таким образом, оказалась локальным процессом, не приобрела необратимого характера и была свернута волевым решением государства.

Основные положения и результаты диссертации отражены в ряде публикаций.

*Публикации в ведущих рецензируемых научных журналах,
рекомендованных ВАК при Минобрнауки РФ*

1. Калинин В. А. Лагерные театральные коллективы на строительстве Трансполярной магистрали // Гуманитарные науки в Сибири 2014 г. № 1. С.79-82.

2. Калинин В. А. Организация культурно-воспитательной работы в лагерях ГУЛАГа на строительстве Трансполярной магистрали Чум-Салехард-Игарка (1947-1953 годы) // Вестник Челябинского университета. Секция исторические науки. 2015 г. № 2. Выпуск 62. С. 94-99.

3. Калинин В. А. К проблеме идентификации центрального печатного издания Северного управления лагерей железнодорожного строительства// Вестник Томского государственного педагогического университета. 2016 г. № 9. С. 64-70.

Монографии

4. Гриценко В. Н., Калинин В. А. «История «Мёртвой дороги» // Изд. Баско. – Екатеринбург, 2010. - 242 с.

Публикации в других научных изданиях

5. Калинин В. А. Надзирать и воспитывать: организация культурно-воспитательной работы на строительстве Трансполярной магистрали// Сборник трудов Международной заочной научно-практической конференции политология, философия, социология» - секция «История» - Новосибирск, 2013 г. С. 53-61.

6. Калинин В. А. Великий сталинский путь – трансполярная железная дорога // Научно-методический и теоретический журнал «Социосфера». – Пенза, 2013. С. 157-161.

7. Калинин В. А. Организация культурно-воспитательной работы на

строительстве Трансполярной железной дороги // Сборник научных докладов Международной конференция «Теоретические и практические инновации» - секция «Исторические науки». – Краков, 2013. С 41-46.

8. *Калинин В. А.* Великий сталинский путь – трансполярная железная дорога // Сборник научных трудов. – Пенза, 2013. С. 65-74.

9. *Калинин В.А.* Трансполярная железная дорога: создание новой реальности и судьба строительства // Региональные социогуманитарные исследования. История и современность. Материалы III международной практической конференции. – Прага, 2013. С. 51-57.

Публикации в других изданиях

10. *Гриценко В. Н., Калинин В. А.* Женское лицо ГУЛАГа. Как на «Мертвой дороге» увеличивалось население СССР // Новая газета. № 22, 25 августа 2009 г.

11. *Калинин В. А.* ««501»-я»// Литературный и краеведческий журнал «Врата Сибири». – Тюмень. №1. 2015 г.